

CAPITULO 7: DETERMINACIONES DE CARÁCTER GENERAL

7.1. Alcance del Plan de Transporte Metropolitano

El *Plan de Transporte Metropolitano del Area de Sevilla: Plan de Movilidad Sostenible* es un instrumento de planificación sectorial redactado conforme a lo establecido en la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía.

El Plan tiene como finalidad última definir el sistema de transporte en el ámbito metropolitano, realizando las previsiones necesarias para su desarrollo y ejecución.

El contenido del Plan se ajusta plenamente a lo preceptuado en el artículo 20 de la Ley 2/2003 y en su desarrollo se han recogido las directrices de movilidad urbana que determina el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

Las actuaciones de carácter infraestructural recogidas en el Plan se desarrollarán mediante la redacción y aprobación de los oportunos Estudios Informativos y Proyectos de Construcción, figuras que, por su nivel de definición, permiten la redacción de los correspondientes Estudios de Impacto Ambiental, tal y como establece el Decreto 292/1995, que recoge el Reglamento de Impacto Ambiental de Andalucía, desarrollando la Ley 7/1994 de Protección Ambiental.

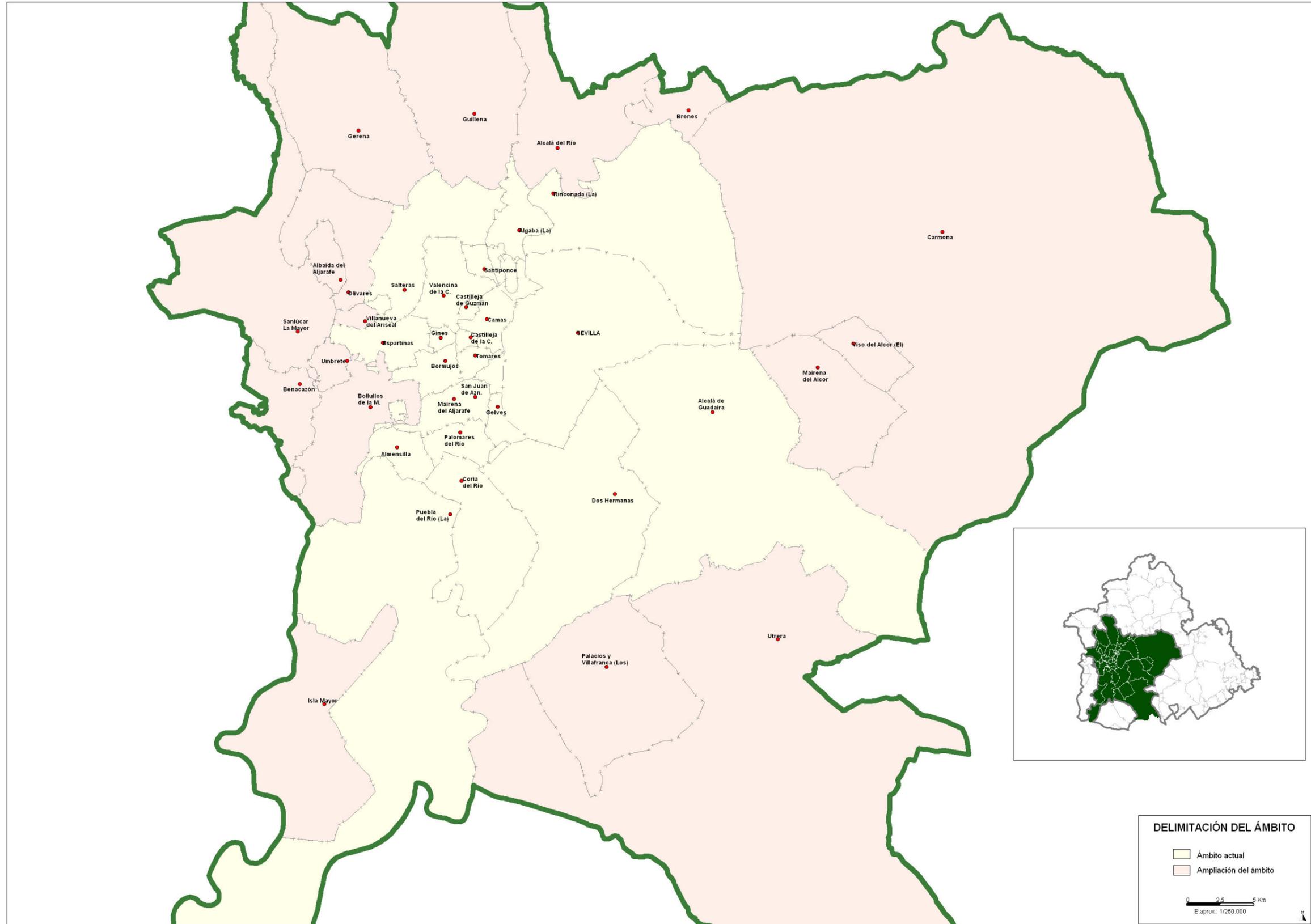
En concordancia con lo anterior, el plan tiene en cuenta las determinaciones de los instrumentos de planificación ambiental vigentes en la Comunidad Autónoma.

Tal y como determina el apartado a) del mencionado artículo de la Ley 2/2003, el Plan de Transporte delimita y justifica su propio ámbito de aplicación.

De acuerdo con ello y con los análisis realizados respecto a la intensidad de la relación y, de forma especial, respecto a la movilidad obligada, dicho ámbito queda integrado por los 22 términos que actualmente constituyen el Consorcio de Transportes a los que se unen 17 términos municipales adicionales, estando recogidos todos ellos en el cuadro adjunto y en el esquema de la página incluida a continuación.

DELIMITACION DEL AMBITO DEL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO

<u>AMBITO ACTUAL</u>	<u>AMBITO DE AMPLIACION</u>
<i>Alcalá de Guadaira</i>	<i>Albaida del Aljarafe</i>
<i>Almensilla</i>	<i>Alcalá del Río</i>
<i>Bormujos</i>	<i>Benacazón</i>
<i>Camas</i>	<i>Bollullos de la Mitación</i>
<i>Castilleja de la Cuesta</i>	<i>Brenes</i>
<i>Castilleja de Guzmán</i>	<i>Carmona</i>
<i>Coria del Río</i>	<i>El Viso del Alcor</i>
<i>Dos Hermanas</i>	<i>Gerena</i>
<i>Espartinas</i>	<i>Guillena</i>
<i>Gelves</i>	<i>Isla Mayor</i>
<i>Gines</i>	<i>Los Palacios y Villafranca</i>
<i>La Algaba</i>	<i>Mairena del Alcor</i>
<i>La Rinconada</i>	<i>Olivares</i>
<i>Mairena del Aljarafe</i>	<i>Sanlúcar la Mayor</i>
<i>Palomares del Río</i>	<i>Umbrete</i>
<i>Puebla del Río</i>	<i>Utrera</i>
<i>Salteras</i>	<i>Villanueva del Ariscal</i>
<i>San Juan de Aznalfarache</i>	
<i>Santiponce</i>	
<i>Sevilla</i>	
<i>Tomares</i>	
<i>Valencina de la Concepción</i>	



7.2. Vigencia, revisión y seguimiento del Plan

Tal y como establece la Ley 2/2003, el Plan de Transporte Metropolitano tiene vigencia indefinida; se revisará cuando lo determine el Consejo de Gobierno o cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:

- El volumen de desplazamientos mecanizados totales en un día laborable medio exceda de 2,6 millones de viajes generados por la población del ámbito, equivalentes al 85% de la movilidad motorizada total prevista en el horizonte final del Plan.
- Si a los siete años de vigencia del Plan, no se ha alcanzado una cuota de participación del transporte público del 30% en el total de la movilidad mecanizada de un día laborable medio, considerando en esta movilidad la suma de los viajes realizados en vehículo privado y en transporte público colectivo, sin considerar, por tanto, los desplazamientos en otros modos mecanizados (taxi, moto, bus discrecional, etc.).
- En el supuesto de clara desviación de los efectos ambientales perseguidos con la ejecución del plan, para lo que se efectuará una evaluación ambiental intermedia a los 7 años de su aplicación. A tal efecto, durante el primer año de vigencia del Plan se elaborarán los criterios e indicadores ambientales y se establecerán los supuestos de revisión por tales motivos. En todo caso, entre los indicadores ambientales se incluirán aquellos que permitan medir, sus repercusiones sobre los Espacios Naturales Protegidos, la reducción de gases de efecto invernadero y la contaminación acústica, así como el grado de sustitución de combustibles fósiles en las flotas de transporte público por modos de propulsión alternativos y renovables.

El cumplimiento del Plan y los efectos que del mismo se deriven sobre la movilidad y el uso del sistema de transporte así como la valoración de los supuestos de revisión deberán ser objeto de seguimiento a lo largo de su desarrollo. Para ello, el Consorcio de Transportes del Área de Sevilla arbitrará los correspondientes instrumentos técnicos que permitan dar cumplimiento a dicho objetivo.

7.3. Definición de la Red de Interés Metropolitano

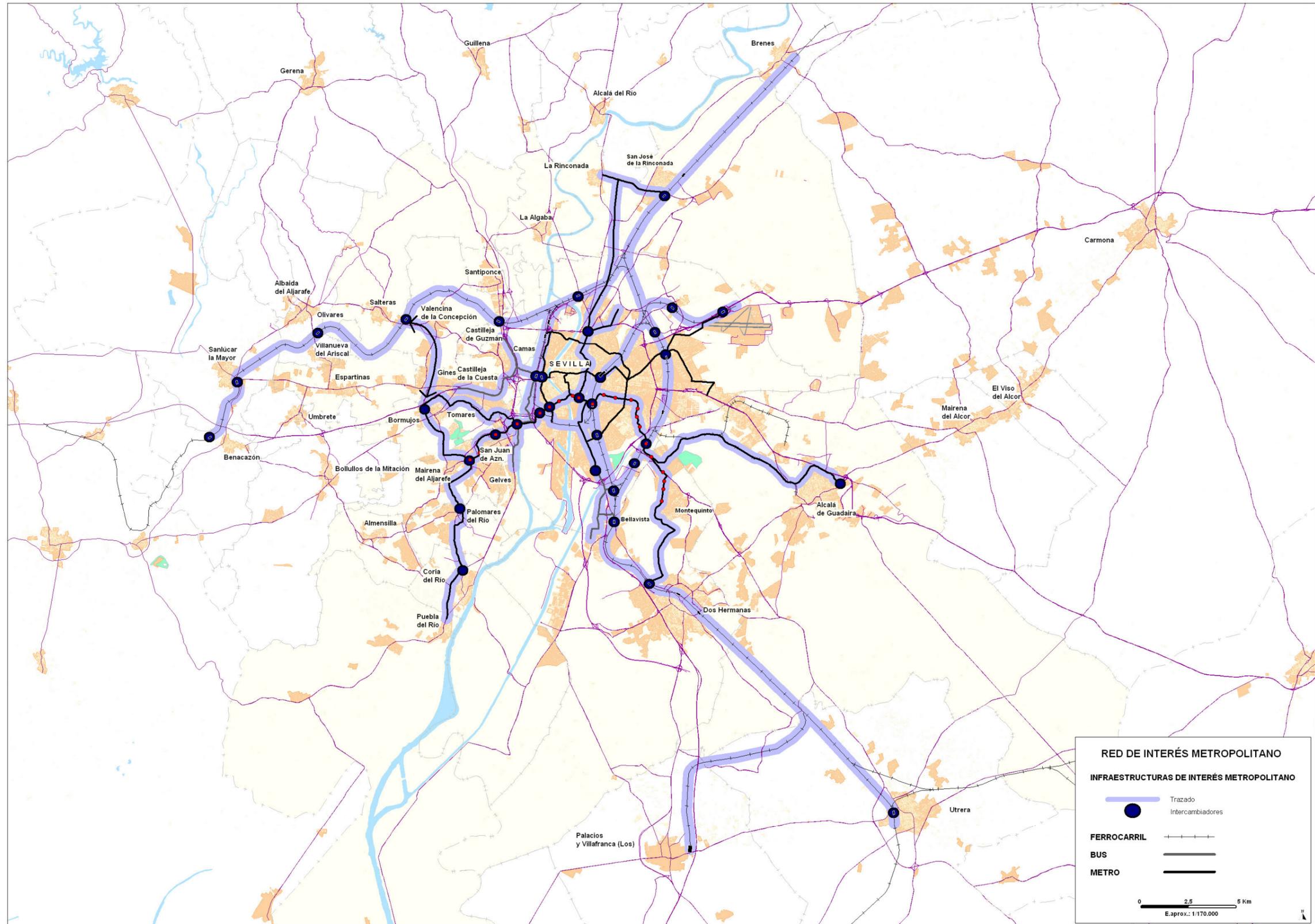
De acuerdo con lo preceptuado en el apartado e) del artículo 20 de la Ley 2/2003, el Plan de Transporte debe señalar los elementos del sistema de transporte metropolitano que deben ser calificados de interés metropolitano. Por otra parte, el criterio básico para la identificación de este carácter se recoge en el artículo 13 de la citada ley.

En función de ello así como del análisis realizado anteriormente sobre el papel que cumplen las infraestructuras existentes y propuestas en la canalización de los viajes de carácter metropolitano, se recogen en el plano incluido a continuación las infraestructuras de transporte público y las instalaciones de intercambio modal de las que el Plan determina su carácter de “interés metropolitano”.

Por lo que respecta a los servicios de transporte, el Plan establece el carácter de interés metropolitano para los siguientes:

- Los servicios de cercanías que actualmente -o en el futuro- discurran por las infraestructuras ferroviarias actualmente explotadas por Renfe y a las que el Plan de Transporte haya conferido el carácter de interés metropolitano
- Los servicios de transporte que discurran por infraestructuras de metro o tranvía a las que se les haya asignado por el Plan el carácter de interés metropolitano
- Todos los servicios de autobús cuya competencia haya sido transferida al Consorcio de Transportes del Área de Sevilla

Además de lo anterior, el Plan determina el carácter de interés metropolitano a la Estación de Autobuses de Plaza de Armas así como a todas aquellas instalaciones públicas de carácter técnico que sean necesarias para la explotación de los servicios de transporte público a los que se les ha asignado dicho carácter.



7.4. Directrices de Ordenación y Coordinación

El Plan establece las siguientes directrices de ordenación y Coordinación de los elementos que componen el sistema de transporte metropolitano:

Ordenación de Infraestructuras viarias

Las directrices de carácter general a considerar en la red viaria serán las siguientes:

- La concepción inicial de las nuevas infraestructuras viarias deberán encaminarse a su consideración como plataformas multimodales, analizando en el correspondiente Estudio Informativo la conveniencia de plantear en su sección transversal plataformas reservadas para el transporte público, para carriles para bicicletas y sendas peatonales
- En el viario ya existente y dentro de los proyectos y programas para su mejora y acondicionamiento deberá analizarse la viabilidad y conveniencia de su conversión a plataforma multimodal
- Deberá garantizarse la protección de la capacidad de la red de altas prestaciones y sus intersecciones, de acuerdo con el contenido del epígrafe 7.5. del Plan de Transporte

Ordenación de la Red de Transporte Público

Serán directrices de carácter general para la red de transporte público las siguientes:

- Será criterio general en el establecimiento de nuevas infraestructuras o servicios para el transporte público, el análisis del posible aprovechamiento de estructuras, plataformas y cualquier otro elemento que, aún estando actualmente en desuso, puedan tener utilidad para la mejora de la red
- Los nuevos desarrollos urbanos deberán tener garantizado su acceso a través de plataformas reservadas para el transporte público, de acuerdo con las especificaciones recogidas en el epígrafe 7.6 del Plan

- Los elementos nodales principales de la red de transporte público deberán tener garantizada su funcionalidad frente a las actuaciones urbanísticas en su entorno. Para conseguir dicho fin, se deberá seguir lo preceptuado en el epígrafe 7.7 del Plan.

Asimismo, serán recomendaciones a tener en cuenta en la planificación y gestión de la red de transporte público:

- La elaboración de planes de movilidad a centros de trabajo y otros grandes centros con fuerte atracción de viajes que mejoren su accesibilidad mediante modos de transporte público, siempre que quede garantizada su viabilidad económica y de explotación por medios directos o indirectos.

Marco Tarifario

El sistema tarifario a implantar en los servicios de interés metropolitano antes establecidos tiene como objetivo básico potenciar el uso del transporte público así como la mejora de la intermodalidad. Los criterios que para su funcionamiento determina el Plan de Transporte Metropolitano y cuya concreción y aplicación corresponden al Consorcio de Transportes del Area de Sevilla, son los siguientes:

- i) La fijación de la tarifa al usuario se realizará por el sistema de “saltos” entre coronas tarifarias, según el modo de transporte en que se efectúe cada etapa del viaje.
- ii) Existirá, al menos, un título utilizable en todos los modos de transporte metropolitano. El soporte de este título debe permitir y agilizar las operaciones de obtención, recarga y cancelación y mejorar, al tiempo, la velocidad comercial de los servicios, facilitando, además, el intercambio modal. El Consorcio de Transportes del Area de Sevilla será el organismo encargado de la gestión directa de todos los títulos multimodales existentes
- iii) Uno de los mecanismos de fomento del uso del transporte público debe consistir en la implantación de un sistema de bonificaciones a los usuarios habituales del transporte público.

- iv) El tipo de red de transporte público propuesto, en base a plataformas reservadas troncales aumenta, en general, las necesidades de transbordo. Ello hace necesario que los transbordos entre modos y/o líneas de transporte público deban ser bonificados.

El sistema tarifario descrito supone modificaciones en los ingresos percibidos por los operadores de transporte respecto al derecho de percepción que les reconoce su respectivo título concesional. Debido a ello, es necesario establecer un sistema de compensaciones que garantice a los operadores la neutralidad económica del sistema tarifario, estando éstos obligados a adoptar el sistema de contabilidad establecido por el Consorcio.

Los recursos necesarios para financiar estas compensaciones, siguiendo lo previsto en el artº 32 de la Ley 2/2003 serán obtenidos, fundamentalmente, de las aportaciones de los usuarios, de los tributos que se puedan aplicar en su caso y de las aportaciones de las administraciones públicas afectadas. El Consorcio de Transportes del Área de Sevilla deberá consignar anualmente en sus presupuestos las correspondientes partidas al efecto.

7.5. La protección de las Infraestructuras de Transporte

La accesibilidad que proporcionan al territorio convierte a las infraestructuras de transporte de alta capacidad en elementos clave en la ordenación del espacio metropolitano pero, al tiempo, somete a su entorno más inmediato a una gran presión urbanística que incide negativamente en su funcionalidad y las posibilidades de su mejora.

Este hecho es especialmente relevante en el caso del sistema viario de alta capacidad (autopistas y autovías) y se acentúa de forma más acusada aún en los puntos nodales del sistema: sus enlaces.

Aunque la legislación sectorial correspondiente ya establece bandas de protección de estas infraestructuras, la magnitud de los problemas existentes en la aglomeración metropolitana de Sevilla lleva a la necesidad de que el Plan de Transporte Metropolitano establezca limitaciones adicionales .

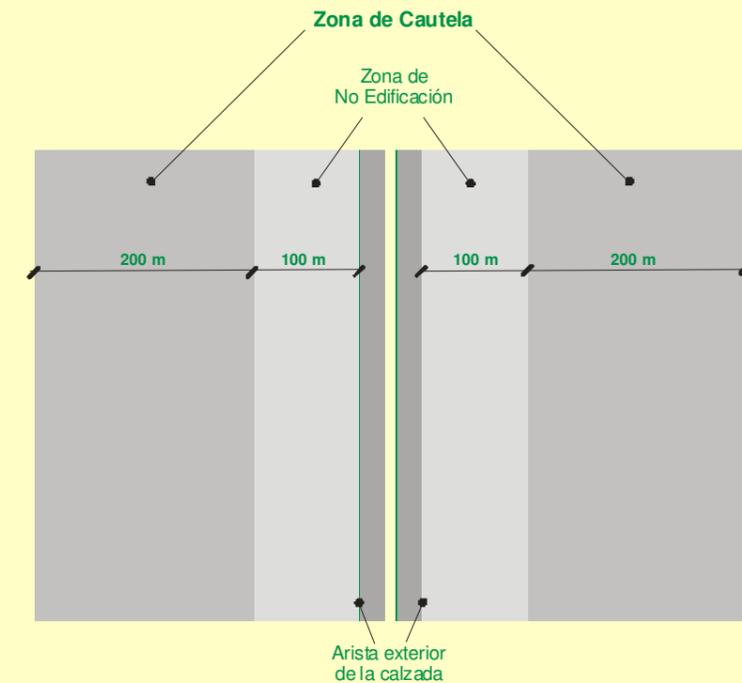
En este sentido, el Plan establece, dentro de su ámbito de aplicación, una Zona de Cautela en el entorno de su viario de gran capacidad, tal como éste último es definido en el artículo 15.2 de la Ley 8/2001, de Carreteras de Andalucía, así como en aquellos ejes propugnados desde el Plan como plataformas multimodales: Bulevar Metropolitano de la Rinconada, la plataforma multimodal de la A-392 entre Dos hermanas y Alcalá de Guadaira y su prolongación hacia Los Alcores.

La Zona de Cautela se define por dos bandas laterales respecto a la vía correspondiente, una a cada lado de la misma y con una anchura de 200 m medidos a partir del límite exterior de la Zona de No Edificación. En el entorno de los enlaces del viario de gran capacidad, la Zona de Cautela se delimita como el espacio exterior a la Zona de No Edificación y comprendido dentro de un círculo de radio igual a 500 m centrado en el punto de intersección de los ejes de las vías concluyentes en el enlace. En la figura adjunta se representa esquemáticamente la delimitación de la Zona de Cautela

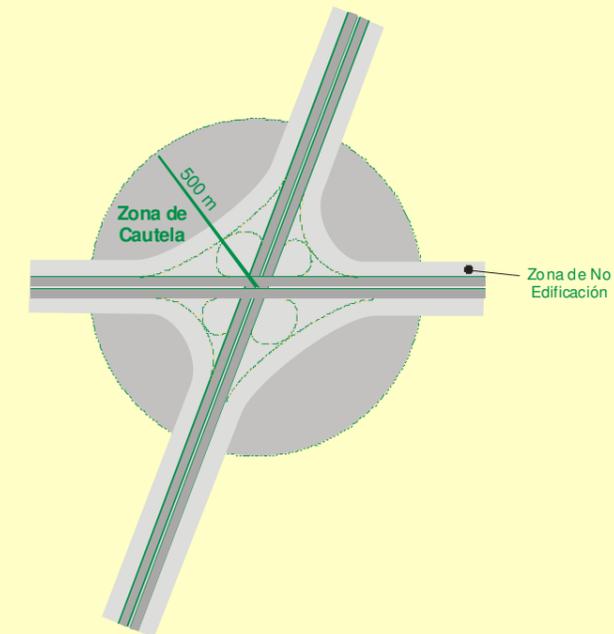
Esta Zona de Cautela se define con un doble objetivo:

- Garantizar el mantenimiento de la funcionalidad de la correspondiente vía de gran capacidad, incluyendo tanto la de su tronco principal como de sus vías de servicio y ramales de giro en los enlaces
- Permitir sobre la misma el trazado de plataformas reservadas de transporte público, bien de las que establece el Plan de Transporte Metropolitano como de otras que se puedan definir en un futuro

PROTECCION DEL VIARIO DE GRAN CAPACIDAD



PROTECCION EN EL ENTORNO DE INTERSECCIONES



La autorización de cualquier actuación edificatoria cuya finalidad sea distinta del servicio directo a la carretera deberá ir precedida del correspondiente Estudio de Tráfico que garantice los dos aspectos antes mencionados.

Este Estudio deberá contemplar:

- La situación actual del tráfico de vehículos en el entorno de la actuación, incluido el correspondiente al de la vía –o vías- de gran capacidad a las que se propone conectar el acceso
- La situación del tráfico de vehículos incluyendo el generado y atraído por la actuación en el horizonte de su puesta en servicio así como a los 5 y 10 años de dicha fecha.
- Propuestas de actuación para el acceso de vehículos a la actuación de tal forma que se garanticen los objetivos señalados
- Dependiendo del carácter de la actuación, se deberá contemplar así mismo el acceso peatonal y mediante vías ciclistas

La Consejería de Obras Públicas y Transportes establecerá el contenido y metodología detallados para la elaboración de dicho Estudio de Movilidad así como el procedimiento correspondiente para, según sus conclusiones, autorizar o no la actuación.

7.6. Garantía del Servicio de Transporte a los nuevos desarrollos urbanos

El objetivo de potenciar el uso del transporte público debe sustanciarse no sólo para la población actual sino para la que residirá en los nuevos desarrollos urbanos. Para garantizar dicho objetivo, el Plan de Transporte determina:

- a) Los Planes Generales de Ordenación Urbanística de los municipios del ámbito deberán incluir en sus determinaciones las propuestas de plataformas reservadas para el transporte público necesarias para la movilidad en este modo tanto para la población actual como para la futura. A estos efectos, se considerará que dichas infraestructuras, salvo justificación suficiente, deberán tener capacidad para transportar, al menos, un volumen diario de viajeros igual al de su número de habitantes multiplicado por 0,8.
- b) Para garantizar y concretar la definición de los elementos estructurantes de la red de transporte -tal y como exigen los artículos 9 y 10 de la Ley 7/2002 de Ordenación Urbanística de Andalucía sobre las determinaciones que deben recoger los Planes Generales de Ordenación Urbanística- los PGOU de los municipios del ámbito metropolitano deberán incluir la redacción de un Estudio de Movilidad del conjunto municipal, en el que se incluya:
 - El análisis de la movilidad generada y atraída por el ámbito municipal, tanto en la situación actual como en la tendencial, esta última correspondiente a los horizontes temporales establecidos en el PGOU, teniendo en cuenta en la misma la movilidad producida por los nuevos desarrollos urbanos determinados en dicho planeamiento.
 - La asignación de la demanda de viajes obtenida a las infraestructuras de transporte propuestas en el PGOU, analizando la capacidad de las mismas para absorber dicha demanda; el análisis incluirá también la evaluación de los efectos que se produzcan en las redes de transporte de interés metropolitano a las que se conecten las infraestructuras de transporte propuestas en el PGOU, sean éstas exteriores o no al ámbito municipal considerado.
 - El cálculo de las emisiones de gases de efectos invernadero, y las medidas a adoptar para la mejora de la calidad ambiental y ahorro energético.

La Consejería de Obras Públicas y Transportes establecerá el contenido y metodología detallados para la elaboración de dicho Estudio de Movilidad.

- c) Las modificaciones del Plan General que impliquen cambio de clase de suelo así como los Planes de Ordenación Intermunicipal y los Planes de Sectorización deberán incluir el análisis de movilidad correspondiente, adaptando y completando aquellos aspectos del Estudio de Movilidad aprobado junto al PGOU que sean necesarios para la correcta integración de las nuevas propuestas en la estructura general del sistema de transporte.
Este reformado del Estudio de Movilidad desarrollará, además del contenido propio del documento de origen que modifica, la organización de la gestión y el establecimiento de los plazos para la ejecución de sus actuaciones, de tal manera que se garantice la funcionalidad de las infraestructuras de transporte público.
- d) Los Planes Parciales y Planes Especiales que desarrollen determinaciones del Planeamiento General, basarán su ordenación estructural, entre otras, en las determinaciones del Estudio de Movilidad, reservando suelo y ejecutando los elementos integrantes del sistema de transporte tal y como allí se establecen.
- e) Cuando se vaya a desarrollar un sector situado en una zona donde no llegue ningún elemento de la red de transporte prevista –incluida la de transporte público–, la gestión del instrumento de planeamiento asumirá como carga la realización de aquellos sistemas generales de la red de infraestructuras de transporte que permitan su conexión con las redes de transporte que el Estudio de Movilidad haya determinado, de tal manera que se garantice la funcionalidad de la conexión al tiempo que se finaliza la edificación.
- f) El Estudio de Movilidad aquí establecido deberá contener, además de lo anterior, las previsiones e infraestructuras para establecer una red de transporte no motorizado, definiendo los itinerarios peatonales y de bicicletas a crear y su tratamiento específico así como las instalaciones complementarias que sean necesarias (aparcamientos, entre otras).
- g) El Estudio de Movilidad incluirá así mismo, los Estudios de Viabilidad específicos para las actuaciones urbanísticas más relevantes, tal y como se indica en el siguiente epígrafe.

7.7. Garantía de funcionalidad de los elementos nodales principales del sistema de transporte público frente a actuaciones urbanísticas en su entorno

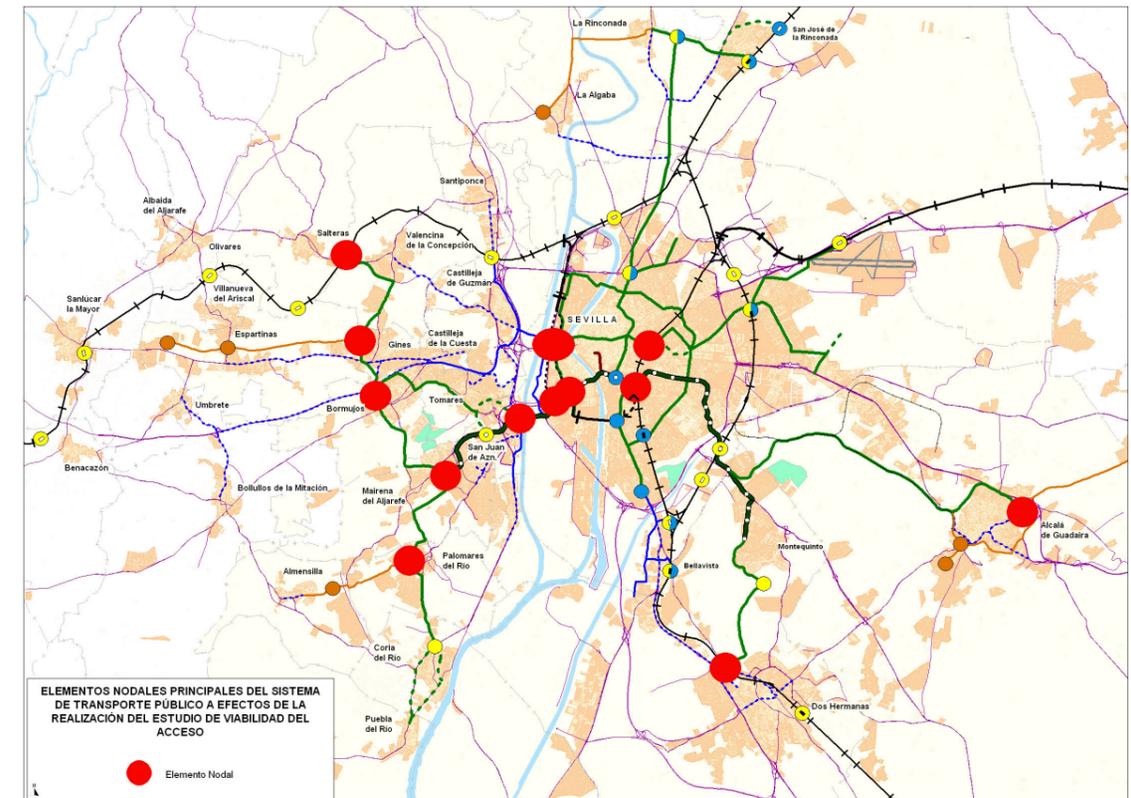
En el Area de Sevilla, están planteadas un conjunto de **grandes operaciones urbanísticas**, derivadas tanto del planeamiento municipal ya aprobado como del que está en curso de aprobación y redacción –o del que pueda redactarse en el futuro-, cuyo impacto potencial sobre alguno de los elementos básicos del sistema de transporte puede ser muy negativo.

Por ello y con el fin de proteger los elementos nodales de dicho sistema y garantizar la propia funcionalidad de cada una de estas actuaciones, el Plan determina la necesidad de elaborar un **Estudio de Movilidad** en el que se analice los desplazamientos motorizados generados y atraídos por la actuación, el reparto de los mismos entre los distintos modos de transporte disponibles, la capacidad de cada uno para absorber la demanda prevista y las medidas complementarias que pudieran ser precisas, incluyendo entre ellas la disminución de la intensidad de los usos inicialmente previstos.

Los **puntos nodales principales** del sistema de transporte son aquellos en los que es previsible una elevada tasa de transbordo o intercambio modal entre modos mecanizados. Los puntos que con este carácter establece el Plan y que deberán ser objeto de especial protección son los recogidos en la figura adjunta. A ellos se añadirá en el futuro cualquier otro con funcionalidad equivalente, cuya incorporación al Plan de Transporte tendrá el carácter de modificación del mismo, que será aprobada de acuerdo con lo recogido en el artículo 21 de la Ley 2/2003.

Cualquier actuación urbanística que se sitúe a una distancia igual o menor a 500 m de uno de estos puntos nodales -longitud cuantificada con los criterios que más adelante se indican deberá recabar de la Consejería de Obras Públicas y Transportes informe previo sobre la misma, en el que se establezca la necesidad o no de realizar el correspondiente Estudio de Movilidad. En caso afirmativo, dicho estudio y sus conclusiones deberán ser aprobados por dicha Consejería con carácter previo a la aprobación del correspondiente proyecto.

En el caso de que la Consejería de Obras Públicas y Transportes determine la necesidad de realizar el Estudio de Movilidad, éste deberá contemplar no sólo los desplazamientos producidos por la propia actuación urbanística sino, además, los que se deriven tanto de los usos ya existentes como



de los contemplados en el planeamiento. En dicho informe previo, la Consejería determinará la delimitación del ámbito espacial del Estudio.

La Consejería de Obras Públicas y Transportes establecerá el contenido y metodología detallados para la elaboración del Estudio de Movilidad así como el procedimiento para su tramitación y autorización, en su caso, de sus conclusiones. Hasta tanto no se disponga de la metodología y contenido citados, la redacción del Estudio de Movilidad desarrollará los siguientes aspectos:

- El viario actual y previsto en el entorno de la actuación así como aquel que sirva de conexión con los ejes de alta capacidad que, previsiblemente, van a ser utilizados para el acceso de los usuarios a la actuación desde el conjunto metropolitano.
- La oferta de transporte público actualmente existente, potencialmente utilizable para el acceso a la actuación

- La demanda actual de viajes, tanto en vehículo privado como en transporte público y las cargas de tráfico existentes en la red viaria del entorno.
- El cálculo de la demanda de movilidad motorizada actual y futura, como resultado de aplicar los valores unitarios de generación/atracción de viajes mecanizados a los distintos usos de suelo incluidos en dicho ámbito. Para ello, se podrán utilizar los valores del cuadro adjunto o establecer, justificadamente y a partir de trabajos de campo específicos, otros distintos.

VALORES UNITARIOS DE MOVILIDAD MOTORIZADA SEGÚN USO DE SUELO	
Tipología de Uso de Suelo	Movilidad Motorizada unitaria (Viaj motor./m ² y día)
Residencial	0,05
Comercial	0,3
Terciario general	0,08
Industrial	0,06
Equipamiento	0,1

- El reparto modal de la misma y su asignación al sistema de transporte, en dos situaciones diferenciadas, que, circunstancialmente, podrían coincidir: a la puesta en servicio de la actuación y a la puesta en carga total de todos los usos del entorno considerado.
- Detección de los problemas que se deduzcan del anterior análisis: congestión o bajo nivel de servicio viario y/o en los servicios de transporte público del entorno de la actuación o en los elementos de conexión con los sistemas metropolitanos de alta capacidad, etc. cuantificando e identificando estos extremos de manera pormenorizada sobre la red.
- Medidas correctoras propuestas: nuevas infraestructuras viarias o de transporte público, mejoras de servicio en este último modo u otro tipo de medidas de gestión así como su cuantificación monetaria y la financiación y programación temporal de las mismas
- Como se comentó anteriormente, entre las posibles medidas se encontraría la de desintensificación o modificación de usos. En este caso, deberá acometerse la correspondiente modificación del planeamiento urbanístico.